

Wanderer W24 1937–40

MOTORNYTT tisdag 10 december

Föregående måndag 9 december

1. Volvo V90 Cross Country: "En sjumilastövel"
2. Autogefühl kör nya Volkswagen Golf
3. Mazda MX-30, tre snabba från provkörningen
4. Audi RS Q8, rekordhållaren är officiell
5. Audi AG storsatsar på elektrisk framtid
6. Hyundai bekräftar elektrisk supersportbil med Rimac-teknik
7. Provkörning av Ford Transit Custom Plug-In Hybrid
8. Provkörning av Ford Ranger Raptor
9. Nu kommer Teslas fix för strulande regnsensorn
10. Här är polisbilsmonstret ingen ska undkomma
11. Fartsyndarnas nya skräck: Audin som gör 300 km/h
12. EGR-problemen fortsätter för BMW
13. Nya siffror: Det går 20 suvar på varje såld elbil
14. Körde 90 mil, sålde den för rekordsumma
15. "Bonus/malus är rena bluffen, laddbilar betalar högre skatt än dieselsuvar"
16. Nu kan du köra gamla folkabussen på el
17. Småbilarna vi inte fick se
18. Grattis Rambler Marlin!
19. Unik Formel 1-motor såld på auktion
20. Animerad kortfilm om olyckan på Le Mans 1955

auto motor & sport

1. Volvo V90 Cross Country: "En sjumilastövel"

Publicerad i 2019-11-29, 11:10, uppdaterad 2019-11-29, 13:53

Har du en aktiv livsstil eller en förkärlek för att åka bil komfortabelt? Med bara en av dessa preferenser finns en uppsjö bilar att välja bland. Men har man båda behoven krymper den uppsjön till en liten tjärn. Men alternativ finns, och Volvo V90 Cross Country är ett av dem.



***FILM*: https://delivery.youplay.se/r/14FD8**

Joakim Dyredand prisar långfärdskomforten i V90 Cross Country som är riktigt bra, i alla fall om du kör eller sitter i passagerarsätet. I baksätet är det inte lika bra. Detta utvecklar Joakim i filmen.

En lite sämre detalj är att baksätet inte går att fälla på det så omtyckta 40/20/40-sättet. Man får istället hålla tillgodo med 60/40-fällning.

Men sammantaget är Volvo V90 Cross Country en mycket kompetent bil, så filmen och avgör om det är en bil för dig och dina behov.



Av Patrik Lundin

Feber

2. Autogefühl kör nya Volkswagen Golf

2019-11-29 kl 10:00

Många förbättringar



Autogefühl gör i mitt tycke alltid seriösa och grundliga genomgångar av nya bilar. Nu har de precis fått köra nya Volkswagen Golf och så här såg det ut.

***FILM**: https://youtu.be/vc8KbxKl8DY*



[Nu är den här - nya Volkswagen Golf](#)
[Två olika laddhybrider erbjuds](#)

Av Bobby Green

Teknikens Värld ALLT OM BILEN

3. Mazda MX-30 – tre snabba från provkörningen

28 november 2019

Mazda är på gång med sin första elbil och Erik Wedberg har tagit sig till Lissabon för en första provkörning. Hur bra är den?



Hej Erik, hur bra är Mazdas första elbil?

– Det vet jag tyvärr inte riktigt än. Jag har inte fått köra den mer än cirka 40 minuter och det jag har kört är inte den färdiga bilen. MX-30 premiärvisades ju på Tokyosalongen (se galleri nedan) och så som bilen såg ut då kommer den också att göra när serieproduktionen startar. Men till dess dröjer det ett tag. Bilen kommer hit till Europa först nästa höst och Mazda säger sig ha en del finjusteringar kvar att göra. Det är delvis därför jag är här. Mazdas ingenjörer har snickrat ihop en bil som undertill är en MX-30. Batteripaketet, chassit och elmotorn är så som det kommer att vara i MX-30, men karossen är en CX-3 och Mazda vill veta vad vi motorjournalister tycker om bilen innan allt spikas för serieproduktion.

Kan MX-30 bli konkurrenskraftig?

– På papperet ser det onekligen ganska tufft ut för den. Batteripaketet på 35,5 kWh räcker inte till mer än 20 WLTP-mil och mot slutet av nästa år kommer det att finnas många elbilar som kommer längre än så. Priset för den så kallade First Edition, en ganska välutrustad variant, som kommer först till Sverige är 349 900 kronor före avdragen bonus på 60 000 kronor. Jag tror att Mazda behöver stoppa in fler kilowattimmar i batteriet för att verkligen kunna hävda sig. Men de säger att den som vill ha längre räckvidd får vänta på versionen som får en räckviddsförlängare i form av en wankelmotor. Det låter spännande!



Har MX-30 ingenting att komma med?

– Jo, den har faktiskt det. Har man inte så stora krav på räckvidd så tror jag att MX-30 kan vara attraktiv ändå. Jag har fått klämma och känna på utställningsbilen från Tokyo och den är verkligen läcker. Det här är verkligen något annat än budgetkänslan i Zoe och Leaf. Mazdan känns påkostad, designad och lite rolig. De bakhängda dörrarna är opraktiska, men härliga. Körmässigt är den också lite annorlunda, väldigt lik en bensinbil. Det får ni läsa mer om senare!



GALLERI
Mazda MX-30
27 bilder

Patrik Lindgren

Teknikens Värld
ALLT OM BILEN

4. Audi RS Q8 – rekordhållaren är officiell

Patrik Lindgren, 30 november 2019

Nu är den här, snabbaste suven runt Nürburgring. Audi RS Q8 heter Ingolstadt senaste högbygge. 600 hästkrafter och 0-100 km/h på 3,8 sekunder är inte fy skam.



I början av november rapporterade vi att Audis senaste storsuv RS Q8, som då inte hade hunnit bli officiell riktigt än, var den nya rekordhållaren på Nürburgring i klassen suvar med tiden 7 minuter och 42 sekunder.

Frågan är om koncernsyskonet Lamborghini Urus ger sig i kast med klassiska Ringen igen? Den har tidigare presterat en tid som var 7 minuter och 47 sekunder, men det är ingen officiell tid så den räknas inte. Så som det ser ut just nu håller Audi RS Q8 tjuren från Sant'Agata Bolognese stången.

Men oavsett hur det går mellan de två så är vi ändå glada att Audi RS Q8 nu är officiell och vi har alla siffror och data som du kan tänkas vilja veta om den och en hel uppsjö med bilder så du får en bättre uppfattning om hur den ser ut.

Låt oss börja med de tekniska bitarna, under huven hittar vi en dubbelturbomatad 4,0 liters TFSI V8 med en toppeffekt på 600 hästkrafter och hela 800 newtonmeter mellan 2 200 och 4 500 varv per minut. Det hjälper till att skicka iväg den här tungviktaren 0-100 km/h på endast 3,8 sekunder. Fortsätter du och siktar uppåt så når du 200 km/h efter 13,7 sekunder (från 0). Toppfarten är elektroniskt begränsad till 250 km/h. Men väljer du till Dynamic package kan du låsa upp det och fortsätta gasa hela vägen upp till 305 km/h.

Ett 48-volts mildhybridsystem (MHEV) hjälper till en aning under acceleration men bidrar också till att sänka bränsleförbrukningen med ungefär 0,8 liter per 100 kilometer, alltså åtta centiliter per mil. För att ytterligare få ner snittförbrukningen är RS Q8 utrustad med cylinderavstängning och stänger av cylindrarna 2, 3, 5 och 8 när motorn inte går för fullt på höga växlar. Allt sker under millisekunder och är inget som föraren kommer märka under färd. Den har också ett start/stopp-system som fungerar i hastigheter upp till 22 km/h.

Den uppges ha ett voluminöst ljud som kommer ur två stora ovala pipor baktill, och det finns möjlighet att ändra ljudkulissen via Audi drive select. Skulle det vara så att du vill ha ännu mer ljud kan du beställa till det extra RS-sportavgassystemet som finns som tillval.

Som standard är RS Q8 alltid fyrhjulsdriven och normalt sett är utväxlingen 40 procent av effekten till framhjulen och 60 procent till bakhjulen. Men vid behov kan hela 70 procent gå till framhjulen ifall det behövs mer grepp fram, likadant om man vill ha en mer lekfull bil med mer effekt på bakhjulen kan man konfigurera den så att hela 85 procent går till bakhjulen. När man kör på till exempel bana så hjälper en specialdesignad diffbroms till med att sköta fördelningen av effekten mellan bakhjulen. Vilket ska förbättra stabiliteten och greppet i kurvor med mera.

RS Q8 kommer med luftfjädring som standard. Den kan konfigureras för både bankörning och körning i terräng och det finns möjlighet att ändra markfrigången med upp till 90 millimeter beroende på vad man behöver för stunden. Du kan höja den 60 millimeter respektive sänka den 30 millimeter från normalläget. Som standard kommer också fyrhjulsstyrning vilket kan underlätta hanteringen då det är en stor bil.

Hjulen består för övrigt av 22 tum stora tioekrade aluminiumfälgar som standard, de är skodda med 295/40 R22-däck. Är du sugen på större finns 23 tum som tillval. Innanför fälgarna finns RS-bromsar som består av ventilerade 420 millimeters skivor fram och 370 millimeter bak. Tiokolvsok kramar om dessa skivor för att få stopp på den stora suven. Om du vill uppgradera kan du så klart göra det till keramiska RS bromsar och då får du även välja mellan färgerna grå, röd eller blå på dina bromsok.

Det finns nio olika färger att välja mellan, en solid färg och åtta olika metallic eller pärlemorfärger. Du kan även välja olika aluminium- eller kolfiberpaket när det kommer till sidospeglar, grill, diffusor och den bakre ljusrampen. I Audis speciella exclusive-program finns det massor med andra möjligheter att konfigurera bilen efter eget tycke och smak.

Interiören går också att konfigurera i olika material och färger, för den som vill gå all-in finns möjlighet att välja RS-sportstolarna i Valcona-läder med bikakemönster och RS-loggor inpräntade i lädret. RS-stolarna erbjuder även massagefunktion så väl som värme och kyla.

Bakom ratten är det sig likt jämfört med vanliga Q8, inga överraskningar där. Men en sak som skiljer förutom de RS-specifika detaljerna i olika material med mera är en speciell RS-knapp på högre sidan av ratten. När du klickar på den kommer du direkt in i ett av två RS-lägen som du kan konfigurera som du vill beroende på hur du vill ha styrning, fjädring och drivlina. Det finns ytterligare sex olika körlägen att välja mellan, det är comfort, auto, dynamic, efficiency, allroad och offroad.

I baksätet, som är skjutbart i längdled och har tredelat ryggstöd sitter egentligen två vuxna bäst medan den i mitten får det lite trängre. Om du fäller hela raden och har behov av att lasta stora volymer så får du plats med 1 755 liter.

Förbrukningen då, den drar i snitt 1,2 liter per mil och släpper ut 277 gram koldioxid per kilometer.

Men när kommer den? Audi säger att den kommer finnas tillgänglig hos handlare i Tyskland och övriga handlare i Europa under första kvartalet 2020 och priserna som finns tillgängliga i skrivande stund är de tyska priserna, och de startar på 127 000 euro vilket motsvarar strax över 1 300 000 kronor. Som hittat jämfört med tjuren från Italien som kostar runt 2 miljoner.

GALLERI
Audi RS Q8
83 bilder

RECHARGE

5. Audi AG storsatsar på elektrisk framtid

Publicerad 2019-11-29, 18:23

Femårsplanen ritas om och nu ska Audi investera 126 miljarder kronor för att utveckla 20 elektrifierade bilmodeller till 2025. Satsningen ska skapa 2 000 nya jobb.



Audi Q4 e-tron är nästa elbil som står på tur, så här ser den ut som "koncept".

I början på veckan meddelade Audi AG att man tagit fram besparingsplanen "Audi.Zukunft" som innebär att 9.500 personer blir övertaliga. Men Audi både bromsar och gasar, idag presenterar man en reviderad 5-årsplan som ska skapa 2.000 nya jobb.

Fram till 2025 ska Audi spendera 37 miljarder euro (389 miljarder kronor) i produktutveckling, forskning och investeringar i sina anläggningar. Av dessa går 12 miljarder euro (126 miljarder kronor) till elektrifierade bilmodeller.

Så sent som i våras sa Audi att målet var att erbjuda 12 nya elbilar till 2025. Men det nya målet är nu att utveckla 30 elektrifierade bilmodeller till 2025, varav 20 ska vara elbilar.

"Vi accelererar vår tidsplan för elektrifieringen," säger finanschefen Alexander Seitz, "om med 12 miljarder euro satsar vi mer än någonsin på elektrisk mobilitet."

Målet är att 40 procent av försäljningen globalt, 2025, ska utgöras av elektrifierade modeller. Utvecklingskostnaderna delas med Porsche (PPE-plattformen, "premium electrification architecture") och Volkswagen (MEB-plattformen, först ut blir Q4 e-tron). Genom att spara kostnader är Audis långsiktiga mål att återvända till en vinstnivå på 9–11 procent.

Audi har idag en renodlad elbilsfabrik, i Bryssel i Belgien, där man producerar e-tron samt etron Sportback och snart också Q4 e-tron.

Men det räcker förstås inte med bara en elbilsfabrik och därför har man inlett ombyggnationen av fabrikerna i Ingolstadt (okänt vilka modeller) och Neckarsulm (Audi e-tron GT).

Av Pär Brandt,

Teknikens Värld
ALLT OM BILEN

6. Hyundai bekräftar elektrisk supersportbil med Rimac-teknik

Mattias Rabe 26 november 2019

Samarbetet mellan kroatiska Rimac och koreanska Hyundai är på väg att bära frukt. En ”galen” och elektrisk supersportbil, möjligtvis med bränslecellsteknik, ska under nästa år visas upp för världen.



Tidigare i år rapporterade vi om att Hyundai-koncernen, där även Kia ingår, går in i kroatiska elbilsspecialisten Rimac Automobili som har ett finger med lite varstans, bland annat i Aston Martin Valkyrie, Koenigsegg Regera och Porsche Taycan. 80 miljoner euro uppgår den koreanska koncernens investering till, något som är tänkt att mynna ut i elbilar av både traditionell batterityp och i bränslecellsdrivna.

En sportbil eller till och med en supersportbil har antagits vara en av modellerna, i och med Rimacs inriktning på elektriska fartvidunder. Och så blir det. Hyundais N-chef (N är märkets prestandadivision) Albert Biermann (tidigare BMW M-chef) avslöjade så smått i samband med presentationen av Vision T-konceptbilen på bilsalongen i Los Angeles att utvecklingsarbetet redan är igång.

För australiensiska Carsales gav han ännu lite mer information om vad som är på gång, nämligen att de nästa år ämnar visa upp en konceptbil som han benämner som ”galen”. Enligt Biermann finns det redan bilar som är ute och rullar i testsyfte.

På frågan om bilen är bensindriven svarade han: ”För tillfället ja, senare nej”.

Det är lite oklart om bilen som ska visas nästa år är bensindriven eller bränslecellsdriven. Men i och med att Hyundai-koncernen satsar stort på just elektrifiering, inklusive vätgasdrivna bränslecellsbilar, är det inte långsökt att misstänka att det är någon form av helelektrisk supersportbil vi får se.

Albert Biermann lyfte under bilsalongen i Los Angeles upp att Hyundai enbart, det vill säga utan Kia, ska släppa 44 ”miljövänliga” modeller globalt fram till år 2025.

Bilderna i artikel visar Hyundais konceptbil HND-9 från 2013.

Teknikens Värld
ALLT OM BILEN

7. Provkörning av Ford Transit Custom Plug-In Hybrid

1 december 2019

Ford släpper den första laddhybriden i segmentet av transportbilar som klarar att lasta ett ton och de gör det utan att tumma på lastförmågan

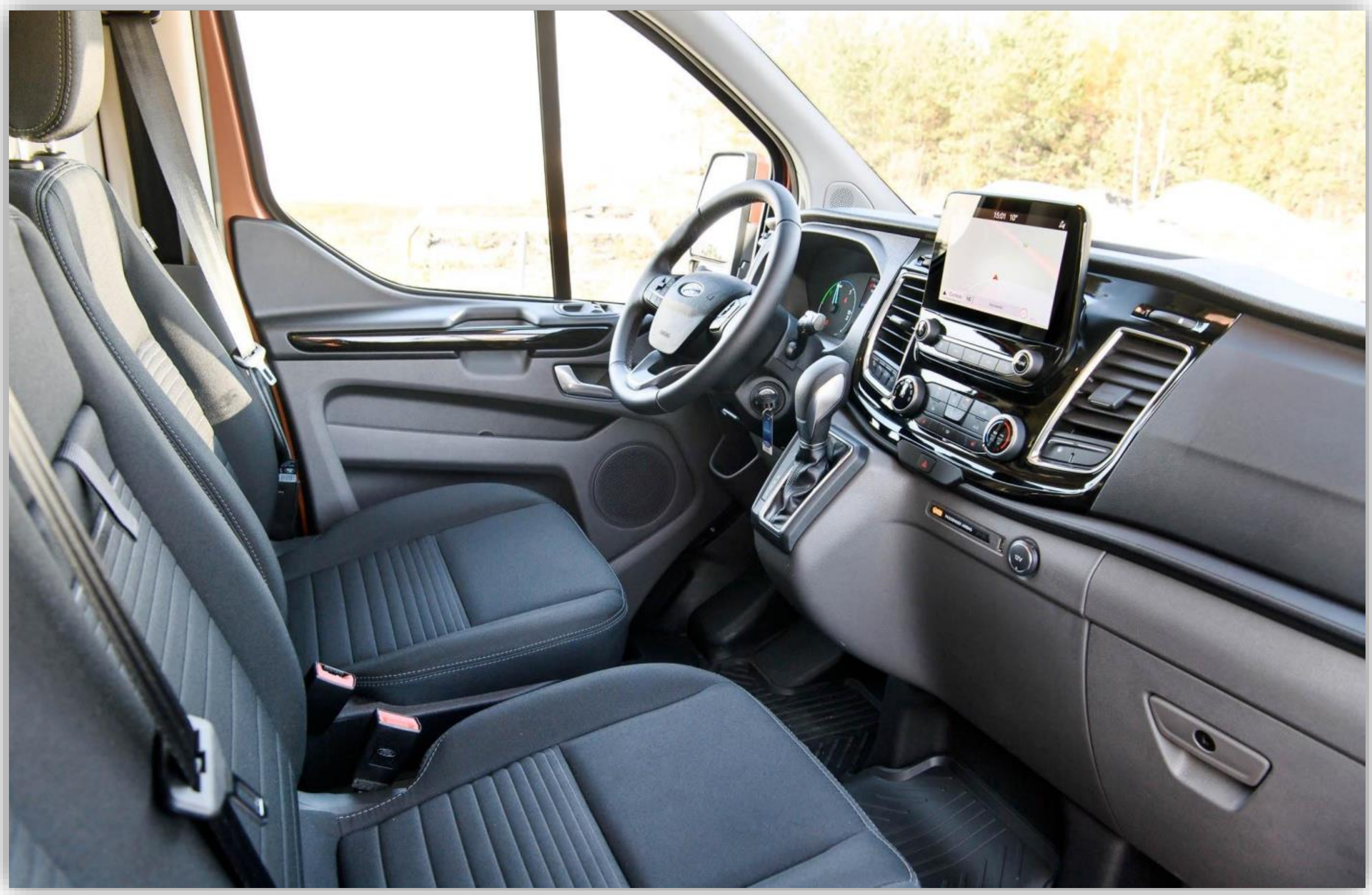


Ford satsar hårt i segmentet av transportbilar som lastar ett ton, Transit är en produkt i Fords produktportfölj som säljer bra i Europa, under andra kvartalet i år såldes det 68 800. Det finns så klart all anledning att satsa framåt eftersom vi framöver med största sannolikhet kommer att få se allt fler platser i Europa, och i övriga världen, där det kommer vara krav på låg- eller noll-utsläppszoner.

Ford har inte riktigt hängt med i omvandlingen men de håller på ta igen tappad mark och de gör det främst med sin Kuga Plug-in hybrid som kommer under början på nästa år, men även nya Explorer ska få samma teknik.

Men åter till Transit Custom. Det som skiljer laddhybriden från en konventionell Transit är mest kosmetiska skillnader på utsidan som laddluckan framtill, under strålkastaren på förarsidan. Emblemet på bakdörren visar att det här är just en laddhybrid. När jag tar plats bakom ratten så observerar jag bland annat körlägesknappen där jag kan välja vilket körläge jag vill använda mig av.

När man startar bilen så börjar den alltid i EV Auto läget och i det läget anpassar sig systemet efter vad som är optimalt för stunden vad gäller prestanda och effektivitet. Det finns tre andra valbara körlägen att välja mellan om situationen så kräver, EV Now är precis som det låter ett läge där enbart elmotorn får gå och det passar bra när man kommer in i till exempel lågutsläppszoner eller om man vill köra på el rent allmänt. EV Later är läget man väljer om man vill spara energi till senare då man i stället väljer att låta bensinmotorn driva bilen. EV Charge är läget då bensinmotorn inte bara driver bilen utan också laddar batteriet.



En förarmiljö anpassad för yrkestrafik, logiskt och enkelt att ta till sig.

Laddning med vanligt eluttag hemma ger ett fulladdat batteri på ungefär fyra timmar och tjugo minuter, om laddning sker via ett typ 2 uttag tar det i stället ungefär två timmar och fyrtio minuter.

Ford Transit har möjlighet att använda sig av energiåtervinning i två steg via växelspaksväljaren. I läge L så får du maximal bromskraftsåtervinning och det känns också när man släpper gasen då den ”motorbromsar” kraftigare. Ford påstår att bromspedalen i princip blir överflödig, jag håller inte riktigt med om det. I Drive-läget sker också en viss bromskraftsåtervinning även om den inte alls är lika påtaglig som i L-läget.

Under körningen upptäcker jag att ljudnivån är rätt behaglig i kupén, Ford säger att kusinen Tourneo har fått ännu mer ljudisolering så personfraktaren lär vara om möjligt ännu tystare invändigt. Känslan är väldigt personbilslik och förarmiljön är logisk och enkel att ta till sig. Jag sitter något högre, inte bara bokstavligt utan också rent fysiskt, annars skulle det kunna vara som vilken personbil som helst. Ska också tilläggas att alla bilarna är lastade med 500 kilo, strax under hälften av det tillåtna 1 130 kg, och det gör att den känns stabil på vägen. Ska sanningen fram så körs den här sortens bilar väldigt sällan tomma.

Ett spännande tillval är Epower Pack som ger tillgång till energin i batteripaketet, som sitter monterat under golvet i lastutrymmet, för användning av olika verktyg eller belysningsutrustning.

I alla Transit finns ett FordPass Connect modem som standard. Däri finns funktionen Geofencing som är intressant för förare som rör sig i låg- eller nollutsläppszoner, när bilen kommer in i sådan zon kopplar den automatiskt över sig till EV-läget. Det är en av många kommande funktioner och tjänster som är intressant för små företag som vill ha bättre koll på sin fordonsflotta. Allt sköts via Ford Telematics som sammanställer en mängd olika data via FordPass Pro App som kan konfigureras enligt kundens önskemål.



Laddluckan framtill. Laddar fullt på cirka fyra timmar i vanligt uttag.

Det här är nytt!

Plugin hybrid: Ford ger sig in i laddhybrid-segmentet med en av sina bästsäljare.
Körlägen: Transit Custom Plug-In har fyra olika körlägen.
Epower Pack: Tillval som gör att verktyg och ljus kan kopplas in och drivas av bilens batteri.

Ford Transit Custom Plug-In Hybrid

Pris: 440 000 kronor exklusive moms, säljs nu, första kundleverans 2020.

Motor: Bensin-el. Tvärställd 3-cyl rad med 2 överliggande kamaxlar. 4 ventiler per cylinder. Kamrem. Turbo. Kompression 10,0:1. Borrning/slag 71,9/82,0 mm, cylindervolym 999 cm3. Max effekt 126 hk (92,9 kW), max vridmoment 355 Nm. Batterityp Litiumjon, 13,6 kWh.

Kraftöverföring: Motor fram, framhjulsdrift. 1-växlad automatlåda.

Fjädring/hjulställ: Skruvfjädring, krängningshämmare fram. Fram fjäderben med undre länkarm. Bak stel axel med längsgående bladfjäder.

Styrning: Elmotordriven servo. Vändcirkel 12,2 meter.

Bromsar: Skivor fram och bak. Antisladdsystem.

Hjul: Lättmetallfälg. Fälgbredd 6,5 tum, däck 215/65 R16.

Mått/vikt (cm/kg): Axelavstånd 293, längd 497, bredd 227, höjd 200, spårvidd f/b i. u./i. u. Markfrigång i. u. Tjänstevikt 2 215, maxlast 1130, max släpvagnsvikt 2 500. Tank 54 liter. Lastvolym L/B/H 255/177/140 (VDA-liter) 6 000 liter.

Fartresurser: Acceleration 0-100 km/h i. u, toppfart 120 km/h.

Bränsleförbrukning: (WLTP): Stad i. u, landsväg i. u, blandad körning 0,31 l/mil. CO2 70 g/km. Räckvidd el 5 mil. Total räckvidd 50 mil.

Garantier: Nybil 5 år, rostskydd 12 år, lack 2 år. Batteri: 8 år eller 16 000 mil.

Skatt: 360 kronor per år.

Rivaler



Opel Vivaro
Likvärdig och prisvärd lastare, dock utan hybrid-drift. Ett billigare, dieseldrivet, alternativ.
Pris: 271 200 kronor exklusive moms.



Mercedes eVito
Likvärdig lastmässigt men en renodlad el-transportbil med en räckvidd på upp till 150 km. Batteri på 41,4 kWh.
Pris: 460 200 kronor exklusive moms.

GALLERI
Ford Transit och Tourneo Custom laddhybrid
36 bilder

Patrik Lindgren

Teknikens Värld
ALLT OM BILEN

8. Provkörning av Ford Ranger Raptor

Patrik Lindgren, 30 november 2019

Ford Ranger får möjlighet att känna sig som ett odjur. Med namnet Raptor följer mer av allt. Den är större och kraftigare på alla ledder och kan vada i upp till 85 cm djupt vatten.



Ford har tidigare belönat sin storsäljare, och tillika bästsäljare i USA, F-150 med tillägget Raptor och nu har turen kommit till lillebror Ranger. Det här är en rätt smal bil, ursäkta ordvalet, och frågan är hur många Ranger Raptor vi kommer få se på våra vägar i Sverige. Men nu ska jag inte gå händelserna i förväg, för var jag än kör så vänder sig folk om för att ta sig en titt på monstret..., ehh bilen. Varför folk vänder sig om är oklart, men det är svårt att inte fascineras av den. Jag var så pass fascinerad efter att ha hämtat den att jag glömde bort att vi har en rätt trång infart till vårt nya garage, jag var tvungen att snabbgoogla lite mått innan jag begav mig ner under jorden.

Raptorn är 218 cm bred, inklusive speglarna. Längden är imponerande 540 cm och hjulbasen ligger på 322 centimeter. Den gick in, med två centimeter till godo. Höjden är relativt modest med sina 187 centimeter men med en markfrigång på 28 centimeter behöver man aldrig oroa sig för att fastna på eventuella farthinder inne i stan. Svängradien är därefter, fickparkeringar är ett bestyr och omtag är mer regel än undantag med Ranger Raptor.

Men frågan är om den kommer vistas så mycket i städerna? Tanken är att den ska användas ute på de stora vidderna och förhoppningsvis även i skog och mark. Eventuellt kanske intressenterna sneglar förbi Raptorn och kikar på den vanliga Ford Ranger Wildtrak i stället, speciellt eftersom Raptorn varken kan dra eller lasta lika tungt som Ranger Wildtrak, som har bladfjädrar där bak.



Hela ramen som Ranger är byggd på är förstärkt och den har även fått kraftigare skivbromsar runt om.

Däremot kommer nog många pickupintresserade att gilla det lite hårdare och tuffare yttre utseende som Raptor bjuder på. Det är inte bara kosmetiska förändringar, Raptor är byggd för tuffare tag med 150 millimeter bredare spårvidd jämfört med vanliga Ranger Wildtrak. Raptor har en rejäl hasplåt i 2,3 millimeter tjockt stål framtill och Fox stötdämpare runtom och med det 52 millimeter högre fjädring jämfört med vanliga Ranger. Hela ramen som Ranger är byggd på är förstärkt och den har även fått kraftigare skivbromsar runt om.

Egentligen är den enda gemensamma nämnaren mellan de två att hjulbasen på 322 centimeter är densamma, i övrigt är Raptor större och tyngre på alla vis och har förutom större hjul och högre vadningsdjup även fått brantare frigångsvinklar för effektiv terrängkörning.

Detta förstärks än mer av Fords Terrain Management System, TMS, som erbjuder sex olika körlägen. Ett av dem är Baja-mode och är optimerat för offroad-körning i hög fart, precis som tävlingen med samma namn som körs i oländig terräng på andra sidan Atlanten. Övriga fem lägen består av Normal, Sport, Rock, Grass/Gravel/Snow och Mud/Sand som i olika grad optimerar fyrhjulsdrift, differential, gasrespons och växlingsbeteende på ett sätt som gör att Ford Ranger Raptor ska ta sig fram så effektivt och smidigt som möjligt. Jag utsätter den för lite olika miljöer där både skog och mark samt ett gammalt stenbrott får agera arena för prövningarna.

Raptorn har inga större bekymmer att klara de ”lätta” prövningarna. Den 10-växlade lådan sköter växlingarna utmärkt i lag med den 213 hästkrafter starka dubbelturbo-fyran. Jag upplever inte att det fattas kraft, vilket kanske inte är speciellt märkligt med 500 Nm i vridmoment. Det märkliga är ändå att Raptor upplevs som så pass spårsäker och komfortabel, trots sina stora hjul och all annan utrustning.

Den är dessutom rätt tyst inuti kupén och förarmiljön erbjuder en logisk utformning som är lätt att ta till sig. Räkna dock med en omfattande bränslekalkyl, den här 2,5 tons kolossen med ett cW-värde som en finlandsfärja drog i snitt en liter milen under provkörningen. I stadsmiljö lär det öka lavinartat. Ha också i åtanke att den kostar 17 000 i skatt per år de tre första åren, smakar det så kostar det.



Logiskt och lagom plottrigt, de viktiga funktionerna är lätta att hitta.

Det här är nytt!

Större: Längre, bredare, högre, tyngre och kraftigare. Mer av allt helt enkelt, klassiskt recept från USA.
TSM: Terrain management system. Vilket innebär sex stycken olika körprogram.
Fox stötdämpare: Raptor har Fox Performance dämpare runtom, därmed får den 52 mm mer fjädringsväg.

Ford Ranger Raptor 213 hk

Pris: 478 360 kronor exkl. moms, säljs nu.

Motor: Diesel. Längsmonterad 4-cyl radmotor med centralt monterad kamaxel, stötstänger. 4 ventiler per cylinder. Dubbelturbo. Kompression 16,0:1. Borrning/slag 86,0/94,6 mm, cylindervolym 1 996 cm3. Max effekt 213 hk (157 kW) vid 3 750 r/min, max vridmoment 500 Nm mellan 1 750-2 000 r/min.

Kraftöverföring: Motor fram, inkopplingsbar fyrhjulsdrift. 10-växlad automatlåda.

Fjädring/hjulställ: Fjäderben (coil-over), krängningshämmare fram och bak. Fram fjäderben med dubbla triangellänkar. Bak multilänkaxel med 2 längsgående länkarmar och 2 tvärställda länkarmar.

Styrning: Elektrisk servo. Vändcirkel 12,9 m.

Bromsar: Ventilerade skivor fram och bak. Antisladdsystem.

Hjul: Aluminiumfälg. Fälgbredd 17 x 8,5 tum, däck 285/17 R70.

Mått/vikt (cm/kg): Axelavstånd 322, längd 540, bredd 218, höjd 187, spårvidd f/b 171/171. Markfrigång 28. Tjänstevikt 2 51 0, maxlast 620, max släpvagnsvikt 2 500. Tank 80 liter. Bagagevolym L/B/H 157/156/54 cm.

Fartresurser: Acceleration 0-100 km/h 10,5 s, toppfart 180 km/h.

Bränsleförbrukning: (NEDC): Stad 1,06 l/mil, landsväg 0,8 l/mil, blandad körning 0,89 l/mil. CO2 233 g/km. Bränsleförbrukning (WLTP): Låg 1,35 l/mil, medium 1,02 l/mil, hög 0,93 l/mil, blandad körning 1,07 l/mil. CO2 281 g/km.

Garantier: Nybil 2 år, vagnskada 3 år, rostskydd 12 år, lack 2 år, assistans 5 år/15 000 mil assistansgaranti.

Skatt: 17 401 kronor per år de tre första åren därefter 6 444 kronor per år.

Rivaler



Isuzu AT35
En pickup byggd för att kunna ta dig till Sydpolen. Kan utrustas med både snorkel och vinsch. Vi har duellerat AT35 mot Navara nedan. Pris: 474 900 kronor exklusive moms.



Redan i basversion är det ekonomironden som knäcker Nissan Navara, det blir inte bättre i AT 32, det kan vi garantera.

Nissan Navara AT32
Navara kommer likväl som Isuzu ovan i Arctic Trucks utförande och det kostar. Kan också utrustas med snorkel och vinsch för äventyraren.
Pris: 458 480 kronor exklusive moms.

auto motor & sport

9. Nu kommer Teslas fix för strulande regnsensorn

Publicerad 2019-11-29, 08:48

Föraren kan också hjälpa till att själv "lära upp" systemet.



Precis som de flesta andra nya bilar har Teslas modeller en regnsensor, men den fungerar inte på samma sätt som i andra bilar.

Istället för en regnsensor som skickar ut en signal längsmed vindrutan för att avgöra om det ligger regndroppar ovanpå den, har Tesla en mycket mer avancerad lösning. Där används istället kameran från Autopilotsystemet och sedan analyseras bilderna av ett neuronnät för att avgöra om vindrutetorkarna ska sättas igång.

Det har tyvärr inte fungerat riktigt som tänkt – åtminstone inte enligt vissa Model 3-ägare som högljutt klagat på att bilen inte reagerar som den ska på regn. Många tycker inte det är något fel alls på de konventionella regnsensorer som funnits hos andra bilmärken i många år.

Elon Musk har lovat en uppdatering för att förbättra regnsensorn, något han kallat "Deep Rain" – och nu verkar den vara på gång.

I den nya mjukvaruuppdateringen lovar Tesla att systemet ska reagera snabbare på lätt regn och sedan bättre anpassa vindrutetorkarnas hastighet till regnmängden. Systemet ska vara "tränat" med hjälp av en miljon bilder för att lära sig känna igen vattendroppar.

Teslaägarna ska också själva kunna påverka när systemet ska aktiveras och på så sätt "lära upp det".

Efter ägarnas klagomål: Tesla ska förbättra regnsensorn

Tesla har en väldigt intressant lösning för regnsensorn på Model S och Model X

Vindrutetorkarna och farthållaren verkar onödigt krångliga i Tesla Model 3

Av Erik Söderholm

ALLT OM BILAR

10. Här är polisbilsmonstret ingen ska undkomma

Av Petter Jennervall Publicerad 29 nov 2019 14:03

I kampen för att kunna ta sig fram överallt har nu den brittiska polisen specialbeställt ett nytt utryckningsfordon. Det är 2,5 ton tung Ford Ranger Raptor som lär göra en hel del brottslingar nervösa.



Vi har tidigare skrivit om speciella polisbilar – och även listat de bästa och sämsta – men frågan är om inte det här fordonet är ett av de riktigt tunga namnen. Med betoning på ”tung”.

Den brittiska polisen har specialbeställt Ford Ranger Raptor av Fords Special Vehicle Preparation team i Essex – och nu testas den av polisen i Wales.

LÄS MER: Kritikerrosade Volvo V60 kommer nu som polisbil

0-100 km/h på 10 sekunder – i skogen

Så, väljer brottslingar att fly i södra Wales terräng kommer de jagas av den 2,5 tunga polisbilen, där det är drygt 200 hästar under huven.

Okej, på vanlig väg är den ingen match för eventuella flyktbilar. 0-100 km/h på över 10 sekunder imponerar inte. Men den där acceleration gäller även på andra underlag och i terräng. 0-100 km/h i typ skog... Ja, där är det inte många som kan stå emot.

Naturligtvis har denna Ford Ranger Raptor all vanlig polisutrustning.

Samtidigt testar den brittiska polisen även kombiversionen Focus ST, antagligen för att kunna mäta sig med biltjuvarna även på motorvägen.

LÄS MER: Nu sätts blåljusen på värstingen Kodiaq RS

11. Fartsyndarnas nya skräck: Audin som gör 300 km/h

Redaktören bytbil 2019-11-29

Visas på mässa - nu drömmer tyska poliser om fartmonstret



Här är de tyska fartsyndarnas nya skräck. En trimmad polis-Audi RS4 Avant med hela 530 hk. Bilen visas nu upp på Essen Motor Show.

Den polismålade Audi RS4:an presenteras i helgen på Essen-mässan i Tyskland av trimmaren ABT. Audin har inte mindre än 530 hk och 690 Nm under huven, och det bör vara fullt tillräckligt för att köra ikapp majoriteten av bilar även på Autobahn.

Men det är ännu osäkert om du riskerar att få den blåljustutande Audin i din backspegel. Än så länge är det en blickfångare som är specialbyggd för mässan, även om många tyska poliser lär drömma om att få köra bilen.

I grund och botten är den en helt vanlig Audi RS4 Avant med 450 hk. ABT har lagt till en uppgradering med större luftintag och vattenkylare, vilket är tillräckligt för att ta ut 80 hästkrafter ytterligare ur den sexcylindriga biturbomaskinen. För att polisbilen ska andas bättre så har den också fått ett nytt ABT-avgassystem med decimeterstora slutrör.

Redan från start har RS4 Avant skapliga fartresurser. Polisbilen bör därför klara 0-100 km/h på under fyra sekunder och toppfarten ligger omkring 300 km/h.

Årets Essen-mässa pågår från 29 november till 8 december, och där visas både ombyggda bilar, veteranbilar och tillbehör upp. Mässan kan ses som Tysklands motsvarighet till den svenska bilmässan på Elmia.

ViBilägare

12. EGR-problemen fortsätter för BMW

Publicerad 27 november

Risk att dieselbilar plötsligt börjar brinna. BMW utökar nu tekniska kontrollen av fordon från 35 000 till drygt 48 000 i Sverige.



Förra året rapporterade vi om att att EGR-kylaren som sköter återcirkulation av avgaser i vissa dieseldrivna BMW kan börja läcka glykol. Det kan i sin tur ge upphov till glödgnistor som smälter insugsröret och i värsta fall fattar hela motorn eld. **BMW vill inte nämna** ordet återkallelse, utan säger själva att de utlyst en frivillig "teknisk kampanj" för att kontrollera bilarna. Detta har skett i flera omgångar: I augusti 2018 kommunicerades att 13.000 bilar behövde översyn, i oktober samma år utökades det antalet till 35.000. **Nu har biltillverkaren gått ut** med att de vill undersöka cirka 13.000 bilar till. Totalt omfattas i dagsläget alltså 48.000 bilar i Sverige. Modellerna det rör sig om är dieseldrivna 3-serie, 4-serie, 5-serie, 6-serie, 7-serie, X3, X4, X5, samt X6.

"Vi förstår att en spontan bilbrand är en dramatisk händelse som kan vara traumatisk, men det är en mycket sällsynt händelse som kan uppstå av flera olika externa orsaker, såsom felaktig skadereparation, avsaknad av- eller felaktigt serviceunderhåll, otillåten modifiering (motortrim, fjärrstartare, stereoinstallation). Vi tar varje incident på största allvar och har ett team dedikerat till att arbeta med BMW-ägare, försäkringsbolag och myndigheter för att undersöka de fordonsbränder som kommer till vår kännedom", skriver svenska BMW i ett uttalande.

Berörda bilägare får hem ett brev i december med instruktioner om hur de ska göra för att få sin bil kontrollerad. Det genomförs i samband med planerad service. BMW säger att de redan kontrollerat – och i vissa fall bytt ut delar – på 70 procent av de ursprungliga 35.000 bilarna som sedan innan omfattades av kampanjen.

Text Maria Dahlin

13. Nya siffror: Det går 20 suvar på varje såld elbil

Redaktören bytbil, 2019-11-29

Stor ökning för suv:ar i Europa - men elbilar ökar mer i procent



Suvar slår rekord i Europa. I oktober var fyra av tio sålda bilar suvar – en ökning med 12,6 procent. Och det säljs 20 gånger fler suvar än elbilar: 484 000 bara i oktober.

Medan bilförsäljningen i USA och Kina backar så slår Europa rekord just nu. Årets oktobermånad blev den bästa sedan 2009, visar nya siffror från analysföretaget Jato; 1,21 miljoner nya bilar såldes i Europa.

Och det är suv:arna som driver tillväxten. De högbyggda bilarna stod för 40,1 procent av all bilförsäljning i Europa i oktober, hela 484 000 bilar var suv:ar. Det kan jämföras med antalet nya elbilar 24200 stycken. På varje ny elbil går det 20 nya suv:ar.

– Den europeiska bilmarknaden har en myriad av utmaningar just nu, men de största hoten mot tillväxt har inte haft någon avgörande effekt på försäljningen, säger Felipe Munoz, analytiker på Jato.

17 av 27 bilmarknader visade tvåsiffrig tillväxt i oktober. Sverige, upp 28 procent, var den marknad som växte tredje mest efter Rumänien och Irland. Anledningen är den förestående skattehöjningen vid nyår. Tyskland växte i oktober med över 12 procent, vilket innebär att enbart ökningen var större än hela Sveriges bilförsäljning.

Elbilar växer kraftigt räknat i procent, men laddhybriderna har en dubbelt så stark tillväxt. Laddhybrider ökade med 79 procent i oktober, medan elbilarna ökade med 32 procent. Ungefär två nya bilar av 100 i Europa är nu elbilar. Laddhybrider är lika vanliga bland de nya bilarna.

Europas bäst säljande modell är Volkswagen Golf, trots att det är en utgående modell som snart byts ut. Även den bäst säljande suv:en kommer från Volkswagen: Tiguan.

14. Körde 90 mil – sålde den för rekordsumma

Redaktören bytbil, 2019-11-29

Film: Här är enhörningen Pagani Zonda Riviera



Lätt begagnad, men väldigt unik. Nu är den här Pagani Zonda Rivieran såld för drygt 55 miljoner kronor på auktion. Ägaren hann njuta av sin dyrgrip i 90 mil – och några varv på Londons gator – innan han sålde den.

Och han gjorde en riktigt bra affär, närmare bestämt en vinst på 440 000 kronor – per mil.

– Bilen är den enda i sitt slag och en av de vackraste vi har sett, förklarade auktionsförrättaren på Silverstone Auction.

Det är sällan en Pagani Zonda säljs på auktion. Senast var för drygt åtta år sedan, då en Zonda C12 gick under klubban för ”bara” 4,5 miljoner.

Men exemplaret som såldes för någon dag sedan på Silverstone-auktionen i Riyad, Saudi-arabien, är en enhörning i superbilsvärlden och riktigt åtråvärd bland bilsamlarna.

Pagani Zonda Riviera kom från början ut ur den italienska fabriken som en Zonda F och kostade cirka 15 miljoner kronor. Men bilen skickades snabbt tillbaka för att få ett påkostat lyx-lyft. Kol-fiber på ett flertal ställen, nya unika detaljer på taket, en ny bakvinge och lite blå detaljer på karossen som matchar inredningen.

Ägaren ville dessutom att V12:an på 7,3 liter skulle höras extra mycket och bli ännu starkare så bilen fick ett specialbyggt avgassystem och 760 hästkrafter.

I filmen (ovanför artikeln) kan du se bilen visa upp sig på Londons trånga gator. Och det verkar faktiskt som om ägaren – en saudisk prins – valde att parkera sin hyperbil på en vanlig p-plats utan att bekymra sig över tjuvar. Filmen visar även hur extremt låg Paganin är jämfört med vanliga personbilar på gatorna.



Två års ägande, sen ville den prinsen inte längre ha sin dyrbara leksak. Han försökte faktiskt sälja bilen tidigare i år på VIP Motors i Dubai, men då fick han inget napp.

Nu gjorde prinsen en riktigt bra affär. På två år har bilen steg bilen i värde med 40 miljoner kronor. Det betyder att prinsen tjänade 440 000 kronor per mil.

Horacio Pagani byggde den första Zondan för 20 år sedan, 1999.

Han var utbildad industridesigner och hade jobbat med Lamborghini sedan 80-talet där han var med och utvecklade Countach och Diablo. Dessutom var han involverad i italienarnas Formel 1-motorer.

När Zonda C12 visades upp i Genéves motorshow 1999 började även ett utbyte av idéer och teknologi med Mercedes-Benz. Det är tyskarnas AMG-motor som nu sitter i Zonda. Den första AMG-motorn var en 6,0-liters V12:a.

För 20 år sedan ansågs accelerationen 0-100 km/h på 4,5 sekunder vara otroliga siffror.





Krönika
Alrik Söderlind
CHEFREDAKTÖR, AUTO MOTOR & SPORT

15. "Bonus/malus är rena bluffen – laddbilar betalar högre skatt än dieselsuvar"

Publicerad 2019-11-28 06:20

Detta är en krönika. Det innebär att innehållet är skribentens egen uppfattning.

Skattebördan ökar trots att koldioxidutsläppen inte gör det, skriver auto motor & sports chefredaktör.



Var går gränsen för hur mycket vi älskar att köra bil? Nu talar jag inte om hur stort ett bilhjärta kan vara utan om den ekonomiska gränsen för när vi kommer att tvingas sluta köra.

En Porsche 911-fantast som köper nytt skattar över 100.000 kronor om året utan att drabbas av depression, men hur mycket är det rimligt att staten ska lägga på för varje mil som livspusslet ska klaras av?

När jag studerade siffrorna i vår stora skatteartikel ryste jag av obehag. Nästa år kan en vanlig Stockholmsbilist ganska enkelt lägga 10.000 kronor på bränsleskatt, 15.000 på trängselskatt och 10.000 på vägskatt. För att få nöjet att köpa bensin och använda vägarna skattar man 35.000 kronor. Är det rimligt? Det är nästan 3.000 kronor i månaden, före driftkostnader. Det är mer än vad jag betalar för mina dryga två miljoner i bostadslån.

Vi människor är duktiga på att blunda för det vi inte vill se men överkänsliga när det gäller synliga skatter som ska betalas in.

"När du möter en vanlig ny bil ska du veta att den betalar runt 30 kronor per mil i skatt"

Tänk om du den 29:e varje månad fick ett inbetalningskort från Skatteverket för den bensin du tankat. 150 liter bensin skulle betyda en skatteinbetalning på 1.459 kronor per månad. På ett år blir det 17.514 kronor.

Föreställ dig att momsen på en ny bil slogs ut under ett år och att det kom ett inbetalningskort även för det. Köp en ny Volvo V90 och du skulle få ett inbetalningskort på 7.631 kronor i månaden.

Att skatten för att få använda landets vägar är 927 kronor i månaden efter årsskiftet för en ny Volvo V90 diesel känns i jämförelse billigt – men det är denna skatt som kommer att vända upp och ner på hela vår bilmarknad, den så kallade bonus/malus-skatten. Det är alltså när vi får skatteinbetalningsbeskedet på 11.000 kronor vi stegrar oss och säger att vi inte är med längre.

Hur logiskt är det?

På toppen kommer givetvis skatt på bilreparationer, service och däck, för att inte tala om parkering och biltvätt.

Skulle vi för exemplets skull räkna lågt med att landets alla bilister i snitt tankar 1.000 liter, lägger 2.000 kronor om året i vägtrafikskatt, 10.000 kronor på service, reparationer och nya däck, 3.000 för att parkera, 1.000 kronor i böter och 1.000 kronor för att tvätta sin bil samt en tusenlapp på trängselskatt ger det – håll i dig – 80 miljarder till allas vår statskassa. Som jämförelse kostar landets hälsovård, sjukvård och sociala omsorg 78 miljarder.

På toppen kommer alla nybilsköp. Ligger snittpriset på en ny bil på 300.000 kronor ger det ytterligare 18 miljarder i skatt. Men vänta lite. Alla företagare kan dra av moms, och det är alltså privatpersoner som med en viss fördröjning betalar in momsen när företaget väl säljer bilen vidare som begagnad.

Att en elbilsköpare får ett bonusavdrag på 60.000 kronor kan låta generöst, men den som köper en Tesla Model 3 betalar trots bonus in 71.000 i moms till statskassan, vilket är mer än den som köper exempelvis en dieseldriven VW Tiguan.

Välj en Volvo V60 laddhybrid så skattar du mer i inköp än om du köpt en vanlig dieseldriven V60. Är det rätt?

Skattesmitarknepet nummer ett är givetvis att köpa en begagnad elbil. Låg energiskatt och vägskatt och ingen moms. Men så bra kan det inte få vara, och därför väntar kilometerskatten – som drabbar alla typer av bilar och framför allt de som bor i storstäder.

De stora ekonomiska förlorarna är Stockholmsbilister som inte hinner med vardagslivet utan bilen. Utan trängselskatt ligger skatten per mil för en ny Volvo på närmare 30 kronor utslaget på tre år. Vore alla skatter synliga är jag övertygad om att vi skulle få en debatt om beskattningen av bilismen. Tyvärr kommer inte skattebördan sjunka även om koldioxidutsläppen gör det.

Frågan är var gränsen går för att svensken ska köra färre mil – och skatteinkomsterna sjunka. Vill vi ha sämre mobilitet?



Av Alrik Söderlind

Unik genomgång: Så mycket skatt betalar du för bilen – totalt

Teknikens Värld
ALLT OM BILEN

16. Nu kan du köra gamla folkabussen på el

26 november 2019

Miljöpartiet föreslår stöd för att konvertera gamla bensinbilar till etanol. Men varför inte gå hela vägen till el? Här har EV West plockat drivlinan från e-Golf till Volkswagen-bussen Typ 2.



Jaguar byggde om en E-Type lagom till prins Harrys bröllop med Meghan Markle. Och nu hänger fler och fler på trenden att bygga om gamla klassiska bilar till eldrift. Konverteringsspecialisten EV West har byggt om den fina VW-bussen Typ 2 för eldrift och bilen ställs just nu på Petersens Automotive Museum i Los Angeles. Det är en Volkswagen Typ 2 från 1972 som används och eldrivlinan kommer från Volkswagen e-Golf från 2017.

– Deras passion för klassiska bilar och förnybar energi passar perfekt för att se om det går att bygga en elbil på Typ 2 och använda elmotor och batteri från en e-Golf, kommenterar Mathew Renna från Volkswagen Nordamerika valet av EV West för det spännande projektet.

Elmotorn i e-Typ 2, eller e-Bus som de valt att kalla bygget, passar bra i samma utrymme där den fyrcylindriga luftkylda bensinmotorn på 60 hästkrafter var monterad. Elmotorn är på 100 kW (136 hk), transmission och onbordladdare får också plats bakom huven.

Designen har inte förändrats då batteriet, som är på 35,8 kWh, har placerats i en brandsäker låda under framsätet och där den tidigare bränsletanken satt. Den långa växelspaken är kvar men reglerar nu back, parkering, körläge samt de olika lägena för energiåtervinning, precis som i e-Golf. I instrumentpanelen finns en bildskärm som visar bland annat batteristatus.

– Det är spännande att vara med i det här projektet. Att slå ihop en historisk bil från ett ikoniskt bilmärke med teknik från i dag är ett av många sätt där vi kan nå en mer hållbar framtid samtidigt som vi också njuter av vårt gamla bilarv, säger EV West vd Michael Bream.



e-Bus är målad i Kansas beige och pastellvitt och bilen finns på Petersen-museet från och med den 21 november 2019.

Volkswagen har tidigare aviserat att de vill bygga en helt ny VW-buss inom ramen för elbils-familjen ID, kallad ID.Buzz men i väntan på den kan den här klassiska bussen vara ett alternativ. Volkswagen har också visat en skåpbil ID. Buzz Cargo men då med den helt nya eldrivlinan som utvecklats till ID-bilarna. Volkswagen har också visat en eldriven ”Bubbla” kallad e-Käfer och det ryktas att det ska komma en eldriven Porsche 356 inom kort. Även Aston Martin och Mini har låtit konvertera några av sina mest klassiska modeller.

När kommer Volvo- och Saab-entusiaster i Sverige hänga på den här trenden? Och vilken klas-sisk svensk bil skulle du vilja se som elbil?





Jan-Erik Berggren

Klassiker

17. Småbilarna vi inte fick se

Publicerad 2019-11-30 9:30

Text Mårten Carlsson

Småbilsprototyper från när och fjärran som i de flesta fall aldrig blev någonting av



Bildspel 10

Klassiker

18. Grattis Rambler Marlin!

Carl Legelius, 10 december 2009

I dag när Malin och Malena har namnsdag gratulerar vi också Marlin, en bil från AMC, American Motors Corporation!



Marlin lär kunna komma upp i 110 km/t, ganska bra för en fisk. Den Marlin vi hyllar idag är ingen fisk utan en ganska kortlivad bilmodell från AMC. Den fanns bara tre modellår, 1965, 1966 och 1967.

Ursprunget till Marlin var prototyp kallad Tarpon ritad av Dick Teague, chefstylist hos AMC. Prototypen var en Rambler American som försetts med fastback. Den såg ganska dramatisk ut snett bakifrån men direkt egendomlig i profil. Den verkade vara sammansatt av front och akter från två olika bilar.

När stilstudien sattes i produktion baserades den på den större Rambler Classic och frågan är om det var en förbättring. Den tama Ramblergrillen harmonierade dåligt med bakpartiets dramatiska linjer.

Ändå blev Rambler Marlin en kommersiell framgång sitt första år med drygt 10 000 bilar sålda. Det var bra för lilla AMC.

Åter därpå var bilen ingen Rambler längre utan kallades AMC Marlin men var i stort sett oförändrad. Försäljningen mer än halverades.

Tredje och sista året för modellen, 1967, byggdes den på Ambassadors längre hjulbas och fick därmed en längre motorhuv som gjorde bilen mer proportionerlig. Trots det halverades försäljningen igen.

Revansch fick AMC 1968 med Javelin (Namnsdagsbilar 31 juli) som blev en succé i det sportiga segmentet.



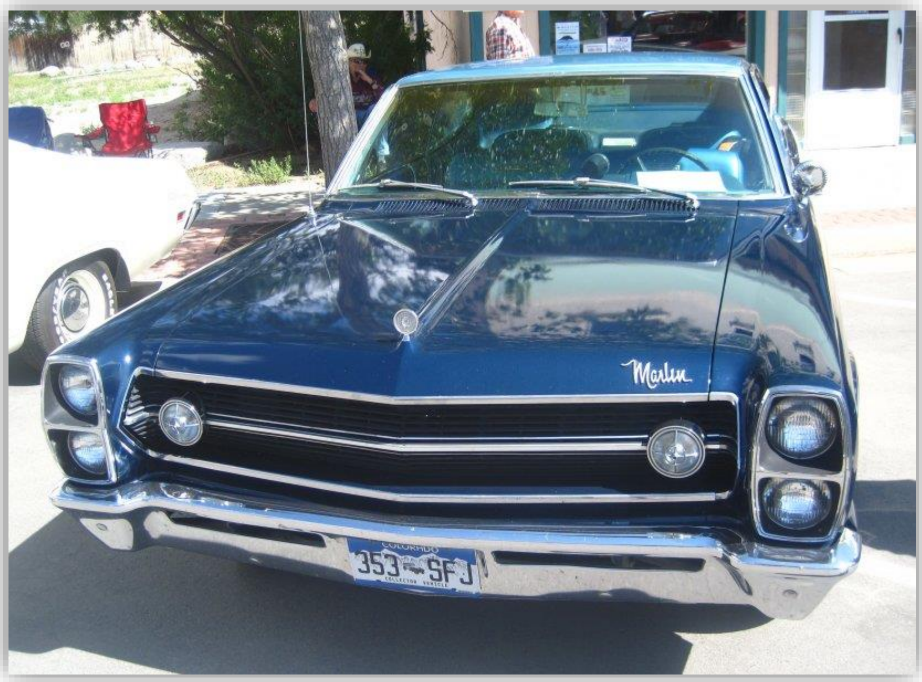
Baksätet i Marlin var fullstort och trunken inte så liten heller,
men svår att lasta. Luckan motsvarar det röda partiet på denna Marlin.



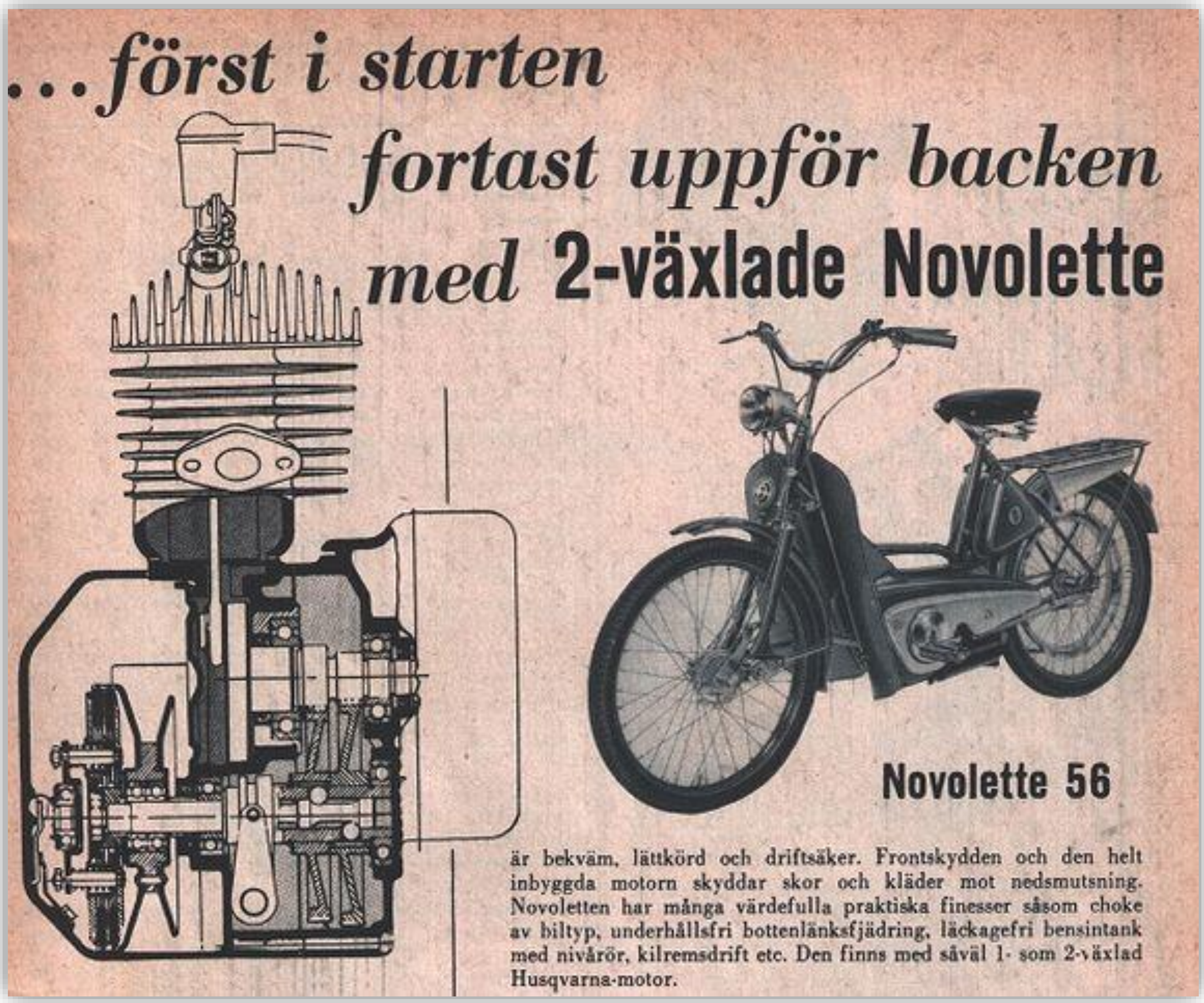
66:an var i stort sett oförändrad men Ramblereremblemen är nu borta.
Framifrån ser den ändå ut som en Rambler.



Ambassadors längre hjulbas klär fastbackformen bättre.
Trots det blev det av 67:orna bara 2 545 stycken.



Fronten på 67:an var identisk med Ambassador men Marlin räknas som en självständig modell. I dag eftersökt av samlare som gillar det ovanliga och udda.

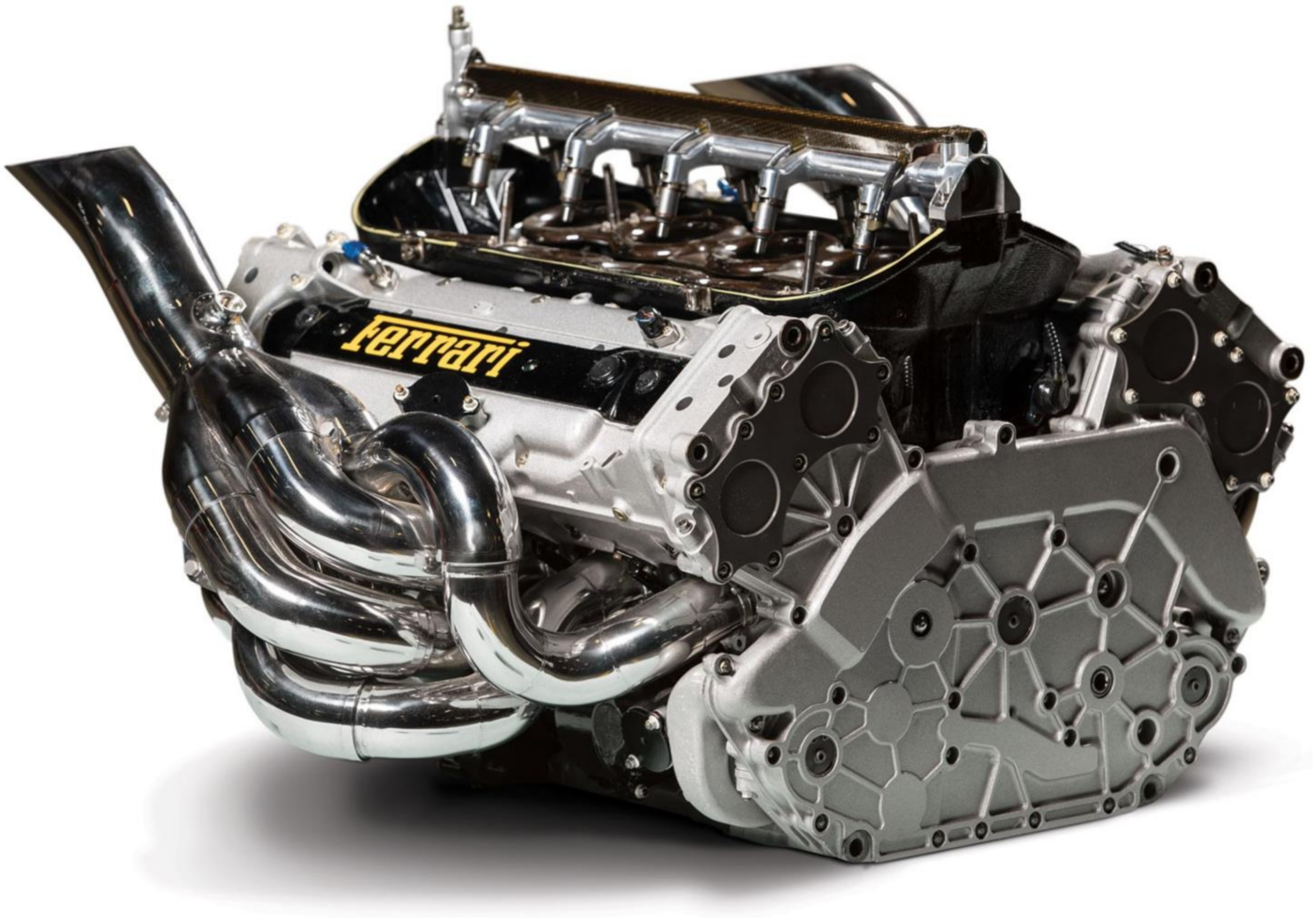


19. Unik Formel 1-motor såld på auktion

Patrik Lindgren

2 december 2019

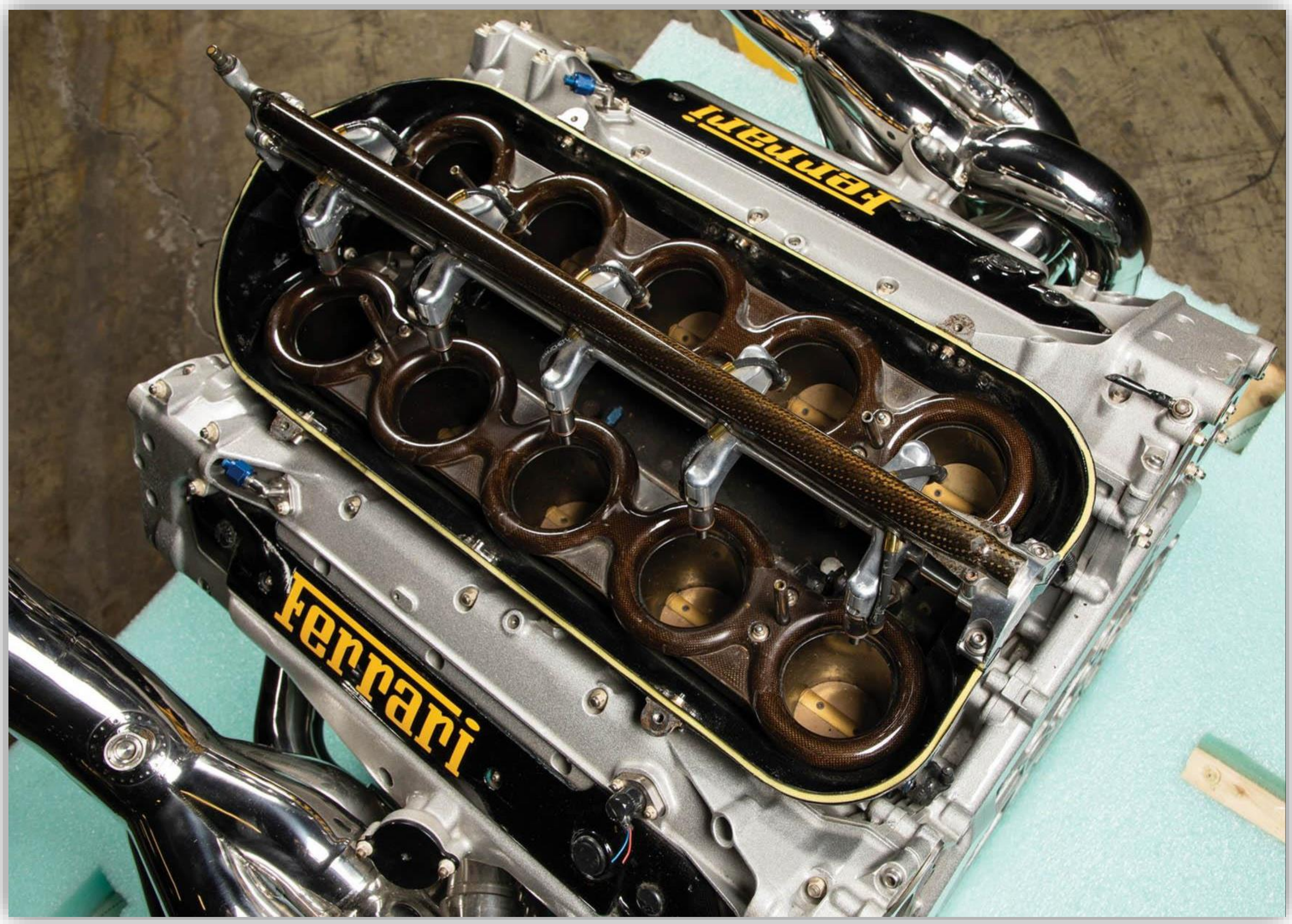
Michael Schumachers gamla Formel 1-vinnarmotor såldes för nästan trekvarts miljon kronor för några timmar sedan.

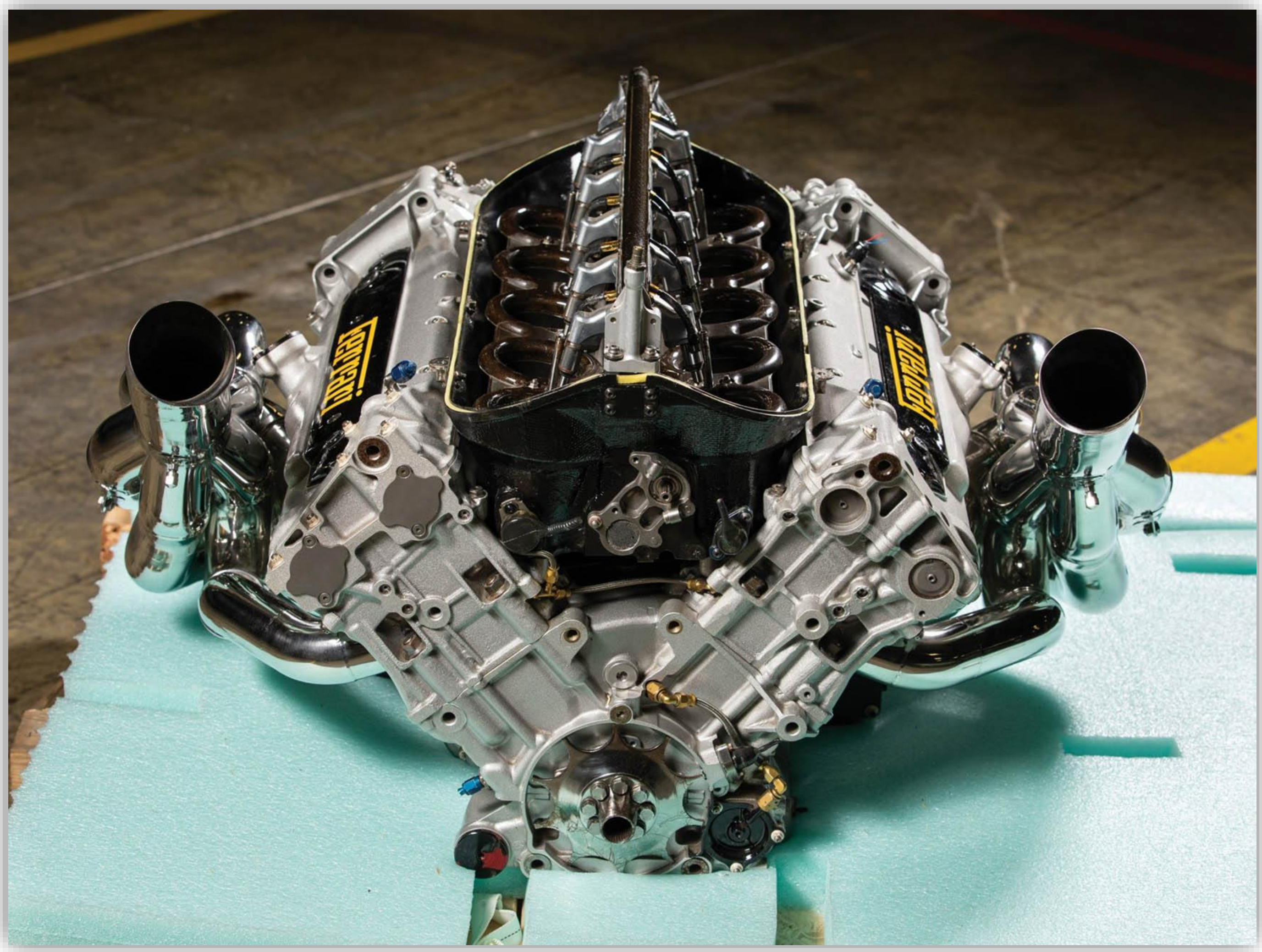


Tidigare i dag hade du chansen att göra ett riktigt unikt kap. En legendarisk vinnarmotor som varvar till 17 800 varv/minut auktionerades ut. Det är en V10:a som har suttit i en Ferrari F2002 och körts av ingen mindre än Michael Schumacher och Rubens Barrichello. 78 000 dollar såldes motorn för när auktionen avslutades den 2 december klockan 13.00.

Det här är alltså en legendarisk motor, designad av Paolo Martinelli. Den satt i en av de mest framgångsrika F1-bilarna någonsin, F2002. Motorn användes under 19 lopp under 2002 och 2003 och genererade 15 Grand Prix-vinster och tio andraplatser med Michael Schumacher och Rubens Barrichello bakom ratten. Det är mycket tack vare den här motorn som Scuderia Ferrari totalt dominerade och vann både konstruktörs- och förarmästerskapet under 2002 och 2003.

Ferrari Tipo 051/B/C är en 3,0-liters 90-graders V10:a med 835 hästkrafter. Den har dubbla överliggande kamaxlar och torrsump. Den var inte den starkaste motorn i startfältet när det begav sig, men tack vare att den var både kompakt och lätt samt hade en väldigt låg tyngdpunkt gav den F2002 F1-bilen fantastiska möjligheter på Grand Prix-cirkusens alla racerbanor.


Ferrari
Ferrari



Slutpriset på 78 000 dollar motsvarar knappt 750 000 kronor.

Om du av någon anledning tycker att det är dyrt så kan du gå in på Ferraris webbshop. Sök och du skall finna en exakt likadan motor. Den stora skillnaden är att den här motorn är väldigt naken jämfört med motorn hos RM Sotheby's som är mer komplett.

En annan skillnad är att du också får med ett certifikat där Scuderia Ferrari intygar motorns äkthet. Sist men inte minst har vi den lilla detaljen priset kvar, i Ferraris webbshop lyder prislappen 90 000 dollar, vilket motsvarar ungefär 862 000 kronor. Mer pengar alltså, men då ingår frakt.

LÄS MER: [Bilar till salu]

Patrik Lindgren

Feber

20. Animerad kortfilm om olyckan på Le Mans 1955

2019-11-27 kl 20:00

Fint gjord



FILM: [*https://youtu.be/22I7yJiOu0s*]

1955 inträffade en olycka under tävlingarna på Le Mans som benämns som **Le Mans-katastrofen 1955**. Föraren Pierre Levegh och 83 stycken åskådare miste livet och 120 stycken skadades när bilar kraschade rätt in i publiken. Det hela räknas som den värsta olyckan i motorsportens historia. Quentin Baillieux har gjort följande animerade film om händelsen.

jalopnik.com +

AV BOBBY GREEN

SLUT